PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

ANNUAL REPORT 2004

Canada

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Board Members

MR. MAURICE FELLIS
*Chairman**

MR. R.G. BARLOW
President & CEO
Colley West Shipping Ltd.
*Member**

MR. KIM T. CHRISTENSEN
Member

MRS. LORRAINE CUNNINGHAM
President
Cunningham Group
*Member**

CAPTAIN J.I. DAVIES
Marine Pilot
Member

CAPTAIN A.A. FLOTRE
Marine Pilot
Member

MRS. H. ANNE LIPPERT
Vice President
Lippert Investments Ltd.
*Member**

* *Denotes member of Audit Committee*

ALL PHOTOS COURTESY OF DAVE BOELS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Management

DENNIS B. McLENNAN
President & CEO

WEBSITE:
www.ppa.gc.ca

OFFICES:

HEAD OFFICE:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

tel: 604.666.6771
fax: 604.666.6093 dispatch
fax: 604.666.1647 administration
email: admins@ppa.gc.ca

DISPATCH OFFICES:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

211 Dallas Road
Victoria, British Columbia
V8V 1A1

PILOT BOARDING STATIONS:
Sandheads, off Steveston
Brotchie Ledge, off Victoria
Cape Beale, off Port Alberni
Triple Island, off Prince Rupert

KEVIN OBERMEYER
Vice President
Marine Operations

BRUCE CHADWICK
Controller

MICHAEL McGUIRE
Dispatch Manager

DAVID AVEY
Operations Manager

DIANE STREET
Executive Assistant

PAT VAN DEN BOSCH
Accountant

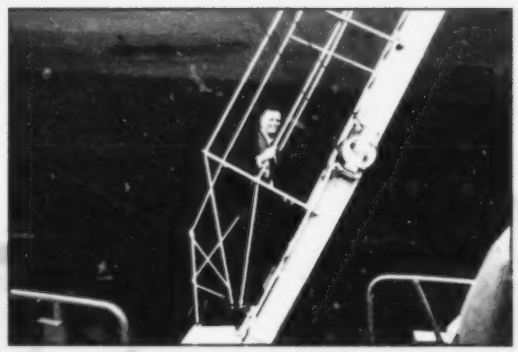
PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Corporate Objectives

1. To provide **safe, reliable and efficient marine pilotage** and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.

2. To provide the services within a commercially-oriented framework, directed toward maintaining **financial self-sufficiency,** through tariffs which are fair and reasonable.

3. To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.



4. To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Corporate Values

105-04481/

The Authority's corporate values are:

1. **Honesty/Integrity** - We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2. **Positive Stakeholder Relations** - We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3. **Service Quality** - We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4. **Accountability/Responsibility** - We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5. **Adaptability and Innovation** - We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

Corporate Values

105-04481

ic Authority's corporate values are:

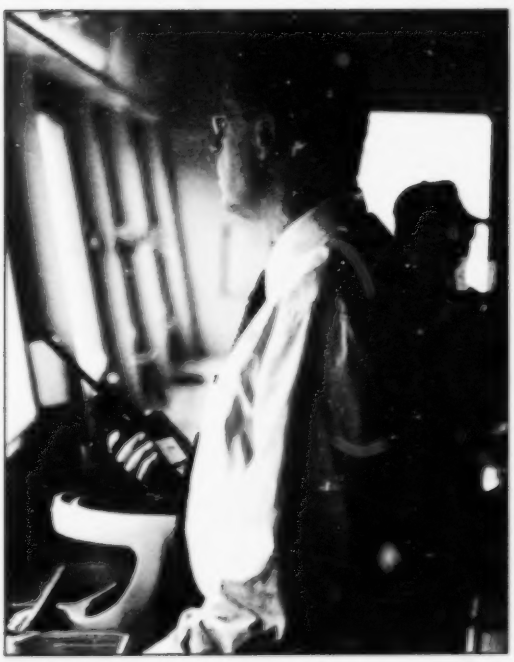
Honesty/Integrity – We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

Positive Stakeholder Relations – We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

Service Quality – We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

Accountability/Responsibility – We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

Adaptability and Innovation – We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.



PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Chairman's Report

Honourable Jean Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport
Tower C, 29th Floor, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

From the perspective of the Authority's Board of Directors, calendar year 2004 proved to be a year of challenges and change. The most significant of which were the fiscal challenge presented by the delay in the approval and implementation of our tariff and the changes in governance arising from the Treasury Board's decisions on the need for greater transparency and accountability in all Crown corporations.

I am pleased to confirm that our policy of fiscal prudence has resulted in the Authority meeting all of its monetary obligations, in spite of a $599,000 deficit. Planned, modest surpluses in previous years, enabled the Authority to accomplish this and still remain financially self-sufficient, as required in our mandate.

As instructed by the President of the Treasury Board, our Board of Directors met the procedural changes required for Board appointments to Crown corporations and established a nominating committee composed of representatives from industry, pilots and the public interest. In prior years industry and pilots made their preference known directly to the Minister, leaving the decision on public appointments to the Minister. To date, the Committee has performed its responsibilities in ensuring that the Board structure and balanced representation is maintained.

Strategic Planning is a critical part of the Board's focus and the directors continue to annually review and renew the current plan, ensuring that its immediate and future goals and objectives are met. Critical areas include the source and supply of qualified candidates to become pilots, system ability and flexibility to accommodate changes in vessel size and design, changes in trade patterns and new port facilities. As well, our program of pilot launch construction and replacement which was initiated after close consultation with industry and pilots, has the close attention of the Board in monitoring the program's borrowing and funding requirements.

The Board and its committees work closely with representatives of industry and pilot organizations to ensure that the Pacific Pilotage Authority delivers a Pilotage service that meets both the requirements of its users and its mandate under the Act. I commend the directors for their dedication and practice of good governance and on their behalf, extend my thanks and appreciation to the President and his staff, for their assistance and cooperation through the year.

Respectfully submitted,

M. Fellis

Maurice Fellis
Chairman

January 31, 2005

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

President and CEO's Report

Honourable Jean Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport
Tower C, 29th Floor, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

I am pleased to submit the Annual Report of the Pacific Pilotage Authority for the year ended December 31, 2004.

For the second year in a row, demand for the Authority's pilotage services continued to increase. Coastal pilotage assignments for 2004 increased by 1.2% to 11,527 which was somewhat offset by a small decline in Fraser River assignments which ended the year at 1,475. The Authority's traffic patterns and assignment volumes remain very comparable from year to year with 2004 showing a net increase of fifty assignments over the prior year.

The Authority's safety record was also maintained during the year with 99.9% of assignments being incident free. Our safety record reflects the results of rigorous recruitment and licensing processes along with a continuous training program for apprentices and senior pilots. In addition, our manned model training program was relocated to a facility in Poland that will result in considerable cost savings.

This stable assignment base has allowed the Authority to position its finances accordingly so we are in a position to fund the small deficit for the year of $599,000. This is comparable to 1.3% of revenues. This small deficit was due in part to the delay of the tariff approval process, as well as by a larger than anticipated award by a selector in mediation of a service agreement.

During 2004 the Authority proceeded forward on many other fronts including:

- The tariff unit charge was reviewed by the Authority's management and stakeholders. The Authority is awaiting the final comments from the stakeholders.
- A manpower committee was initiated, involving service providers and the Authority's management, to study the recruitment and working schedule of pilots.
- Four Coastal pilots were licensed during 2004 and another four apprentices were started in the training program on December 1st.
- Two Fraser River pilots were licensed during 2004.
- A Launch Replacement Program was put into place during 2004. This plan identifies the year that each vessel will be replaced in addition to options for further efficiencies. A project manager has been retained to initiate the RFP and oversee the construction program.
- Internal Auditors have been appointed by the Authority which will further strengthen the Authority's corporate governance.

Due to the heightened demand for Canadian commodities and the strength of the West Coast shipping facilities, we are confident that 2005 will continue to display strong traffic patterns. The Authority remains committed to servicing Industry and working with all stakeholders, including pilots and other related parties.

My thanks must be extended to the Chairman, the Board of Directors, the management and employees along with the service providers who have contributed to our successes over the past year.

Sincerely,

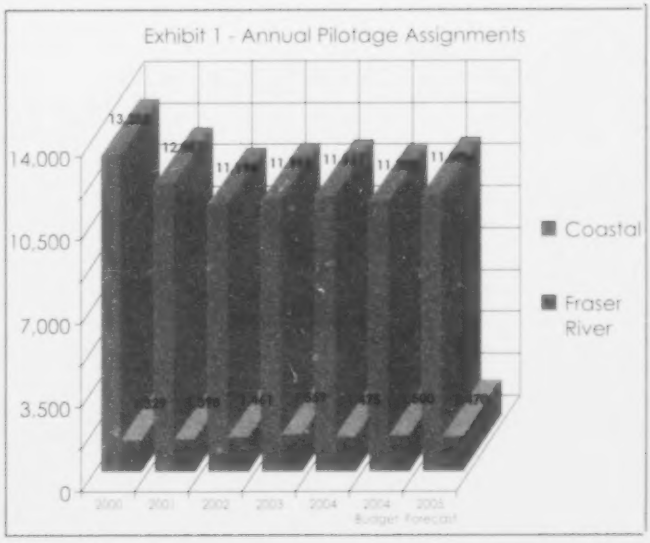
Dennis B. McLennan
President and Chief Executive Officer — February 15, 2005

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

2004 Overview

TRAFFIC

The Authority's traffic patterns are proving to be very comparable from year to year. The year of 2004 ended with an overall increase of fifty pilotage assignments when compared to the prior year of 2003. Exhibit 1 indicates that coastal assignments increased by 134 (one percent) while Fraser River assignments decreased by 84 (five percent) mainly due to a weekly container service relocating its call to another berth within our jurisdiction.



The Authority categorizes assignments into four key areas:

- Port of Vancouver
- Vancouver Island
- Northern
- Fraser River

The Port of Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing sixty-five percent (2003 percentage is sixty-six) of all coastal assignments performed by the Authority.

Total tonnage shipped through this port during 2004 increased by eleven percent over the prior year mainly driven by surging demand from China and other Asian economies. In fact, shipments of sulphur, potash and containers all reached record levels during the year. These trends are expected to continue and the Port is anticipating a tripling of container volumes by 2020.

The cruise ship sector calling in Vancouver experienced a small decline in revenue passengers but the annual pilotage assignments remained comparable to the prior year. The cruise patterns have changed somewhat in the last few years with more calls into other ports such as Victoria and Prince Rupert.

Vancouver Island assignments accounted for twelve percent (2003 percentage is ten) of the Authority's coastal pilotage assignments during 2004. The increase in assignments is largely attributable to cruise ships calling at Ogden Point (Victoria) and continuing onto Alaska. This is good news for an area that was heavily dependant upon the forest products sector for many years.

The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounted for eight percent (2003 percentage is seven) of all coastal assignments during 2004. The one percent increase represents ninety pilotage assignments some of which are attributable to increased cruise ship activity in the Port of Prince Rupert. The Port opened a new cruise terminal during 2004, which is forecast to attract increased calls for the coming year. The Ridley Island grain terminal also made strong traffic gains during the year. These gains were somewhat offset by declining traffic through Kitimat while Stewart traffic levels remained very comparable to the prior year.

During the year, Fraser River assignments declined slightly from the traffic record set in 2003. Since the river also requires the services of a coastal pilot the 1,379 assignments represented twelve percent (2003 percentage is thirteen) of the Authority's total coastal traffic. In addition, eleven employee pilots performed 1,475 assignments within this area which continues to reflect the strength of container and car ships utilizing the Fraser River facilities.

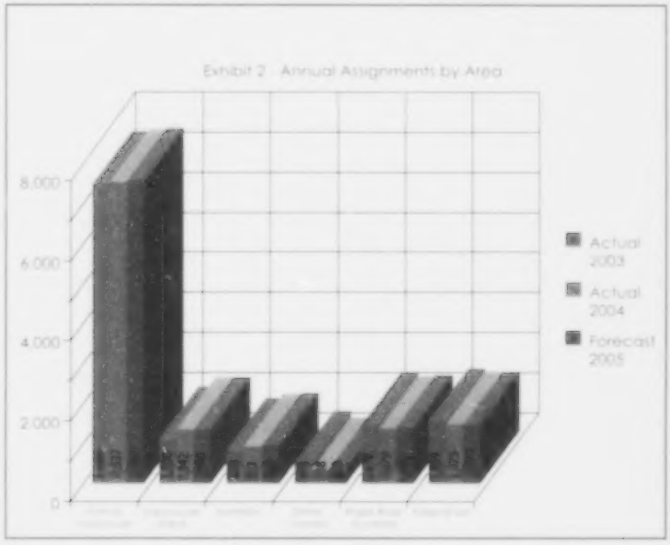
2004 Overview

TRAFFIC CONTINUED

The Authority conducts an annual forecasting exercise where traffic is broken down not only by area, but by port and terminal as well. This allows the Authority to project traffic trends by commodity and sector after talking to customers, ports and terminal operators. This information is shared with industry and pilots, at their request.

The Authority continues to monitor all terminal development plans and the impact these plans may have upon pilotage services. Looking ahead we note the plan for a new container dock in Prince Rupert and the increased capacity planning for the Port of Vancouver, including its Deltaport operations. In addition, new cranes are being delivered during the first quarter of 2005 to a major terminal in the Fraser River.

Exhibit 2 shows the annual assignments by area including a forecast for 2005. The Authority is forecasting total 2005 coastal assignments at 11,600 which are very comparable to the actual traffic level of 11,527 during 2004. Fraser River assignments are forecast at 1,470 for 2005 which is comparable to the 1,475 actual assignments of 2004.



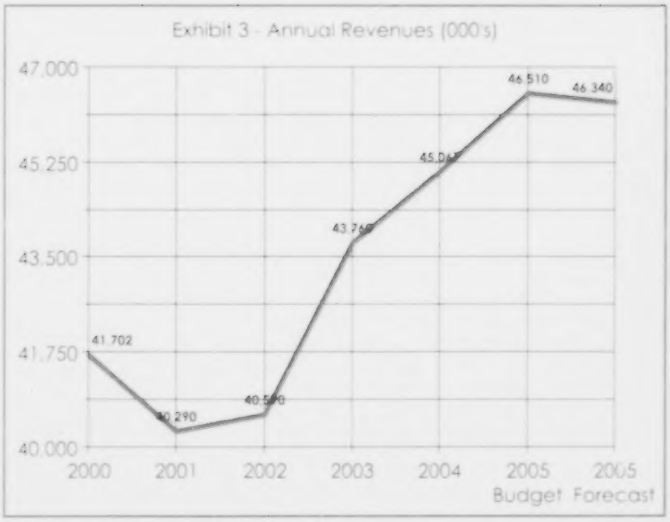
FINANCIAL RESULTS

With predictable traffic patterns the Authority is able to maintain and forecast annual revenues and costs that will result in comparable results from year to year. The year of 2004 is no exception; with revenue of $45.07 million and costs totaling $45.7 million the Authority has recorded a small deficit of $599,000.

Included in the revenue for the year was $653,000 of launch replacement fees collected. This fee is generated by an $80.00 charge per boarding that is intended to finance the launch construction program. The launch replacement fee was mutually agreed upon with Industry and will remain in place until the launch construction program has been completed. Cumulatively, the Authority has collected $2.15 million through this fee from its inception on May 1, 2001.

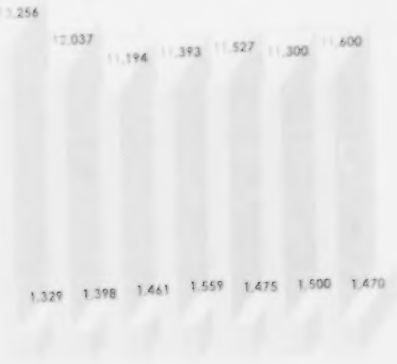
On the revenue side, the Authority's tariff application which was expected to be in place at January 1, 2004, was delayed to April 22, 2004. This delay of the approval process in Ottawa resulted in a revenue shortfall of $400,000 for the year.

During negotiations for a new contract, the Authority and the coastal pilots participated in a final offer selection process, which resulted in an arbitrator's ruling during January 2004. The final settlement percentage imposed operating costs on the Authority that were considerably higher than those originally budgeted for. Also during the year, the Authority incurred training costs totaling $450,000 relating to apprentice pilots. Four apprentice pilots were started during February 2004 and received their licences in September 2004. Another group of four was started in December 2004 and will receive their licences in 2005. Training costs for senior pilots totaled $490,000 which covered ship handling and simulator courses for forty-three pilots in total. All other cost categories were very comparable on a year over year basis.



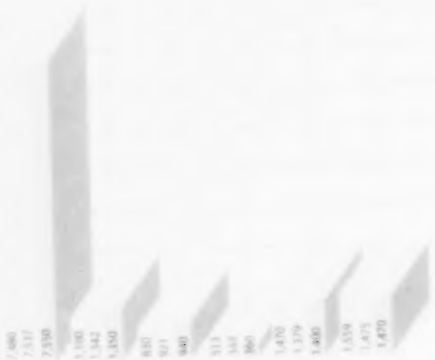
PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

2004 Overview



PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

2004 Overview



PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

2004 Overview

FINANCIAL RESULTS CONTINUED

Exhibit 4 displays the details of the major revenue and expense categories along with the Budget and Forecast 2005.

EXHIBIT 4

Revenue Categories (000's):	Actual 2004	Budget 2004	Variance to Budget	Budget 2005	Forecast 2005
Coastal pilotage	$31,432	$29,940	$ 1,492	$31,880	$31,860
River pilotage	$ 2,482	$ 2,520	($ 38)	$ 2,520	$ 2,510
Travel	$ 5,109	$ 5,150	($ 41)	$ 5,580	$ 5,560
Launch	$ 5,281	$ 5,560	($ 279)	$ 5,520	$ 5,500
Launch replacement fee	$ 653	$ 770	($ 117)	$ 960	$ 860
Other income	$ 110	$ 50	$ 60	$ 50	$ 50
Total Revenues	$45,067	$43,990	$ 1,077	$46,510	$46,340
Expense Categories (000's):					
Contract Pilots' Fees	$ 29,018	$ 26,530	($ 2,488)	$ 29,060	$ 29,070
Pilot launch costs	$ 5,210	$ 4,940	($ 270)	$ 5,530	$ 5,480
Transportation and travel	$ 4,540	$ 4,610	$ 70	$ 4,760	$ 4,760
Employee Pilots' salaries and benefits	$ 2,393	$ 2,355	($ 38)	$ 2,330	$ 2,330
Staff salaries and benefits	$ 2,300	$ 2,340	$ 40	$ 2,370	$ 2,370
Other expenses	$ 1,259	$ 1,390	$ 131	$ 1,410	$ 1,330
Pilot training	$ 946	$ 750	($ 196)	$ 670	$ 700
Total Expenses	$ 45,666	$ 42,915	($ 2,751)	$ 46,130	$ 46,040
Net Surplus (Deficit)	($ 599)	$ 1,075	($ 1,674)	$ 380	$ 300

The Authority has a tariff revision in place for January 1, 2005 which will adjust rates by 3.5% overall. Based upon this tariff revision and current traffic forecasts, the Authority is forecasting a small surplus of $300,000 for 2005. This forecast is very comparable to the official budgeted surplus of $380,000 for 2005.

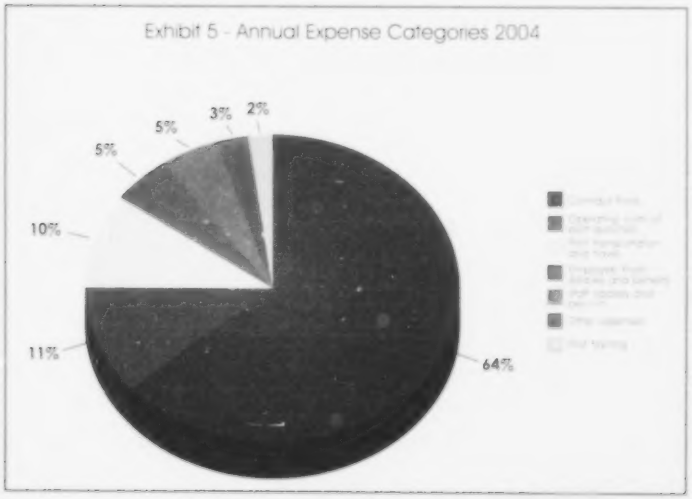
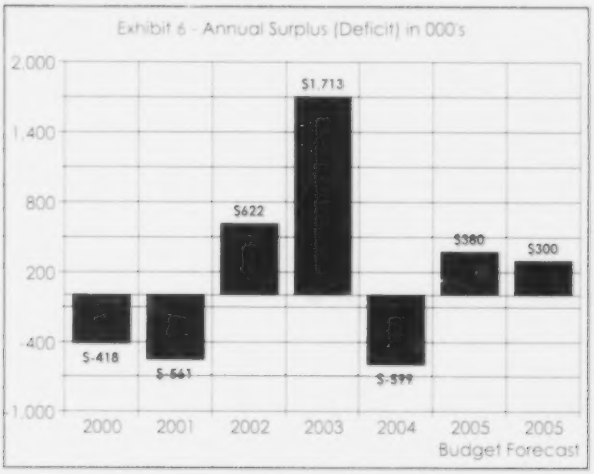


Exhibit 5 shows the Authority's major expense categories for 2004.

FINANCIAL RESULTS CONTINUED

Exhibit 6 shows the annual surplus and deficits by year along with the 2005 Budget and Forecast. As the reader can note, these financial outcomes usually represent one to two percent of annual revenues each year. The Authority's strategy has been to budget and propose tariff adjustments that will maintain small surpluses per year. The downside to budgeting annual surpluses in this range is that the Authority is susceptible to major traffic swings and other unforeseen costs beyond their control.

As a reminder, since inception in 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.



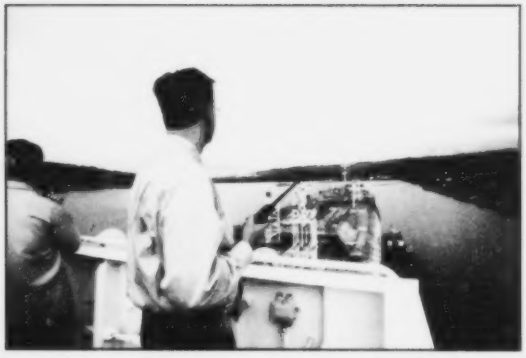
OPERATIONAL ACCOMPLISHMENTS DURING THE YEAR OF 2004

- Two Fraser River apprentices were licenced during the year increasing this employee workforce to eleven pilots.
- A 'currency' audit of coastal pilots was conducted during May 2004. This audit was intended to ensure relevant and up to date knowledge of all coastal areas serviced by the Authority.
- The seasonal boarding station at Pine Island was continued for the eighth season with 310 (307 during 2003) vessels serviced at this station during the year. This station is used primarily by the Cruise Industry and allows them a higher degree of flexibility with their itineraries while transiting our waters.
- Senior pilot training continued during the year with fifteen pilots receiving an intensive ship handling course. A further sixteen pilots are scheduled to attend this course during 2005. It should be noted that the Authority has contracted with a new facility in Poland which offers a more cost effective rate, while maintaining the same high standard of training.
- Twenty-eight pilots received simulator training at Star Centre, Florida. Of this group eight were trained specifically on Azipod propulsion systems. The remaining twenty were trained in Integrated Bridge Systems (IBS) which will be continuing into future years until all pilots have taken the course.
- Traffic lanes in Haro Strait were studied by a committee made up of the Authority, pilots, Transport Canada and various user groups. Written recommendations were made to the International Marine Organization (IMO) sub-committee which was subsequently approved to come into force during 2005.
- A detailed launch replacement plan was endorsed by the Authority's Board of Directors during the year. This plan covers a twenty-five year period and details the year that each launch will be replaced along with options for efficiencies.
- A launch project manager was appointed on December 16, 2004. The project manager will oversee the request for proposals, evaluation of bids, evaluation of shipyards and the construction period which is expected to commence during 2005.

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

2004 Overview

OPERATIONAL ACCOMPLISHMENTS DURING THE YEAR OF 2004



- The Safety and Operating Review Committee of the Board initiated a brochure to masters that is aimed at improving ships master's knowledge about pilotage requirements while in compulsory waters.

- The Authority's tariff unit charge was studied in detail during the year. A committee chaired by management and comprising of pilot and Industry members presented recommendations to the Board of the Authority.

- In Prince Rupert the Authority entered into an agreement to share the workforce pool with a local marine company. This should ensure there will be trained launch crew available to the Authority to supplement and bolster our existing work force in this community.

- The Authority received financing approval for the borrowing levels needed to fund the new launch construction program. These Minister of Finance approvals were attained in December 2004, as part of the 2005 Corporate Plan submission.

- The Authority has appointed Internal Auditors who will further strengthen the Board's Corporate Governance process.

- At the request of Industry, the order time to dispatch a pilot to an English Bay assignment was reduced by one hour.

QUALIFIED PILOT CANDIDATES AS AT DECEMBER 31, 2004

During 2004 the Authority licenced four coastal pilots and started four more into the apprentice program on December 1, 2004.

At December 31, 2004 there are two candidates on the eligibility list who have passed the pilots exam and are waiting to commence the coastal apprenticeship program when openings occur.

In February 2004 the Authority received twenty-six expressions of interest for details on the exam. Out of the twenty-six interested candidates, sixteen wrote the coastal pilots' exam during October 2004.

The Authority also conducts a familiarization program for interested candidates. This program is limited to twenty candidates (currently full) who participate in order to supplement and upgrade their coast wide knowledge.

The Authority will continue to report on the status of pilot candidates annually.

REGULAR CONSULTATIONS WITH INTERESTED PARTIES

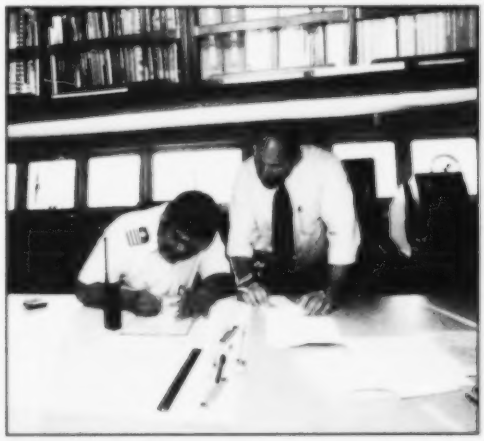
The Authority's management team continued the annual agency visitation program meeting with twenty percent of active agencies in the year.

The Board of the Authority continues to visit and meet regularly with the major ports. During October 2004, a joint meeting was held with the Ports of Nanaimo and Alberni.

The Authority's management team continues to meet with the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC) representatives on a regular basis. During the year a tariff application was gazetted after receiving written support from the CSBC.

The Vice-President, Marine Operations, of the Authority attends the Chamber's Pilotage and Navigation meetings on a regular basis, as an invited guest. This enables both parties to resolve issues as they arise.

The Authority continues to be an active member of the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).



PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

2004 Overview

INCIDENT REPORTING

The Authority categorizes incident and accident reporting into three types of investigations. An incident or accident will not be classified until sufficient facts are available to assess the potential for safety improvements and may require on site evaluation or interviews.

Class "A" Investigations
Defines an investigation that has a high probability of improving navigation safety, in that, there is a significant potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "B" Investigations
Defines an investigation that has a medium probability of improving navigation safety, in that, there is a moderate potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "C" Investigations
Defines an investigation that has a low probability of improving navigation safety, in that, there is a limited potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Exhibit 7 shows the actual number of incidents the Authority has recorded over the last five years.

Year	Incident Free Assignments	Incidents	Class A	Class B	Class C
2000	99.897%	15	0	1	14
2001	99.926%	10	0	0	10
2002	99.921%	10	0	0	10
2003	99.869%	17	0	4	13
2004	99.908%	12	0	2	10

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Management Responsibility

These financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements, where appropriate. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management maintains a system of internal control designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide relevant and reliable financial information.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee, which meets regularly with management and the auditor. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the transactions and financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.

D. B. McLennan
President and Chief Executive Officer
January 28, 2005

B. D. Chadwick
Controller

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Auditor's Report

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2004 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Roger Simpson, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Vancouver, Canada
January 28, 2005

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet

as at December 31
(in thousands)

ASSETS	2004	2003
Current		
Cash and cash equivalents	$ 2,326	$ 3,103
Accounts receivable	3,453	3,597
Prepaid expenses	81	67
	5,860	6,767
Long-term		
Long-term investments (Note 4)	1,695	1,271
Property and equipment (Note 5)	3,462	3,614
	5,157	4,885
	$ 11,017	**$ 11,652**
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 4,544	$ 4,368
Current portion of bank loan (Note 6)	268	253
	4,812	4,621
Long-term		
Bank loan (Note 6)	70	338
Employee severance benefits (Note 8)	1,037	996
	5,919	5,955
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	806	806
Retained earnings	4,292	4,891
	5,098	5,697
	$ 11,017	**$ 11,652**

Commitments (Note 10)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board of Directors:

Member: Member:

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31
(in thousands)

	2004	2003
Revenues		
Pilotage charges	$ 44,957	$ 43,648
Interest and other income	110	112
	45,067	43,760
Expenses		
Contract pilots' fees	29,018	26,130
Operating costs of pilot boats	5,210	5,162
Transportation and travel	4,540	4,605
Pilots' salaries and benefits	2,393	2,406
Staff salaries and benefits	2,300	2,222
Pilots' training	946	399
Professional and special services	393	362
Amortization	213	158
Rentals	181	166
Utilities, materials and supplies	175	148
Computer services	140	110
Communications	66	78
Repairs and maintenance	64	50
Interest expense	27	51
	45,666	42,047
Net (deficit) surplus for the year	(599)	1,713
Retained earnings, beginning of year	4,891	3,178
Retained earnings, end of year	$ 4,292	$ 4,891

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31
(in thousands)

	2004	2003
Operating activities		
Net (deficit) surplus for the year	$ (599)	$ 1,713
Items not affecting cash or cash equivalents:		
Amortization of property and equipment	213	158
Employee severance benefits	41	55
Net change in working capital balances excluding cash	306	505
Cash (used in) provided by operating activities	**(39)**	**2,431**
Investing activities		
Acquisition of property and equipment	(61)	(224)
Purchase of investments	(2,778)	(1,681)
Proceeds on disposal of investments	2,354	1,136
Cash (used in) investing activities	**(485)**	**(769)**
Financing activities		
Repayment of bank loan	(253)	(731)
Cash (used in) financing activities	**(253)**	**(731)**
(Decrease) increase in cash and cash equivalents	**(777)**	**931**
Cash and cash equivalents, beginning of year	3,103	2,172
Cash and cash equivalents, end of year	$ **2,326**	$ **3,103**
Represented by:		
Cash	110	1,028
Temporary investments	2,216	2,075
Supplementary disclosure		
Interest paid	$ 27	$ 51

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements

December 31, 2004

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fixed at a level that permits the Authority to operate on a self sustaining financial basis and shall be fair and reasonable.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act* and is not subject to any income taxes.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

Cash equivalents

Cash equivalents represent short term highly liquid investments and are carried at lower of cost or market value.

Amortization

Amortization of property and equipment is calculated on a straight line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings	20 years
Pilot boats	25 years
Equipment	
- communication and other	10 years
- computers	3 years
Leasehold improvements	10 years or remaining term of lease

Employee severance benefits

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees. Management determines the accrued benefit obligation using a method based upon assumptions and its best estimates. The liability is based on the assumption that all employees will not leave the Authority voluntarily before having completed ten years of service.

Contributed capital

Amounts representing the values assigned to property and equipment transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

Pension plan

Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

Investments

The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada bond portfolio.

The carrying value of the investments, consisting of bonds, is cost, net of amortization of premiums/discounts on purchase. Market value is based on the quoted price of the securities at year-end. Gains and losses from the sale of the investments are recognized in the year in which they occur.

Use of Estimates

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects employee severance benefits. Actual results could differ materially from these estimates.

3. FINANCIAL INSTRUMENTS

The Authority invests its funds with a Canadian chartered bank and Government of Canada guaranteed instruments.

Due to the short-term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, their carrying value approximates fair value.

There is no concentration of accounts receivable with any one customer.

4. LONG-TERM INVESTMENTS

	2004		2003	
	Carrying Value	Market Value	Carrying Value	Market Value
	(in thousands)		(in thousands)	
Government of Canada Bonds	$ 1,186	$ 1,224	$ 613	$ 634
Canada Housing Trust Bonds	460	472	385	399
Canada Mortgage and Housing Corporation Bonds	49	51	273	286
	$ 1,695	$ 1,747	$ 1,271	$ 1,319

The long-term investments will mature over the next five years. Fluctuations in interest rates can impact the market value of these investments. The effective yield during the year on these investments was 4.20% (2003 – 4.51%).

5. PROPERTY AND EQUIPMENT

	2004			2003		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
	(in thousands)			(in thousands)		
Buildings	$ 275	$ 161	$ 114	$ 275	$ 142	$ 133
Pilot boats	4,728	1,465	3,263	4,723	1,311	3,412
Equipment - communication and other	698	681	17	698	666	32
- computers	284	275	9	271	265	6
Leasehold improvements	97	38	59	54	23	31
	$ 6,082	$ 2,620	$ 3,462	$ 6,021	$ 2,407	$ 3,614

6. BANK LOAN

A fixed-rate term loan of $1.0 million to finance the construction of a pilot launch was obtained in March 2002. This loan matures in 2006 and bears interest at the rate of 5.87%. The principal repayments are calculated based on an amortization period of four years. During 2004, the Authority made principal repayments totalling $253,170.

	2004	2003
	$ 337,932	$ 591,102
Less: current portion	(268,436)	(253,170)
	$ 69,496	$ 337,932

The loan is unsecured, but the Authority has agreed to refrain from pledging assets as security to any other party.

As at December 31, 2004, the principal repayments of this loan for the following years are as follows:

2005	$268,436
2006	69,496
	$337,932

The Authority also has an operating credit facility of up to $1 million available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate per annum. No amounts had been drawn on the credit facility at year-end. The credit facility is available to the Authority as required and has no renewal date or fixed term.

7. PENSION PLAN

The Public Service Pension Plan requires the Authority to contribute to the Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority contributes $2.14 for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $105,900 (2003 – $100,100), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $7.90 (2003 – $15.00) for every dollar contributed by the employee.

Contributions during the year were as follows:

	2004 (in thousands)	2003 (in thousands)
Authority	$ 657	$ 911
Employees	270	250
	$ 927	$ 1,161

8. EMPLOYEE SEVERANCE BENEFITS

The Authority provides severance benefits to its employees based on their years of service and final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan, measured as at the balance sheet date, is as follows:

	2004 (in thousands)	2003 (in thousands)
Accrued benefit obligation, beginning of year	$ 1,132	$ 1,071
Cost for the year	113	107
Benefits paid during the year	(11)	(46)
Accrued benefit obligation, end of year	$ 1,234	$ 1,132
Short-term portion (included in Accounts payable and accrued liabilities)	$ 197	$ 136
Long-term portion	1,037	996
	$ 1,234	$ 1,132

9. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties. The Authority did not enter into any related party transactions during the year.

10. COMMITMENTS

The Authority has a long term operating lease obligation for office accommodation of $82,000 per annum to December 31, 2009. The obligation also calls for payment of a pro-rata share of annual operating costs, estimated at $49,000 for 2005.

11. RECLASSIFICATION OF COMPARATIVE FIGURES

Certain 2003 comparative figures have been reclassified to conform to the presentation of the 2004 financial statements.

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY

Historical Financial Summary

(in thousands of dollars)

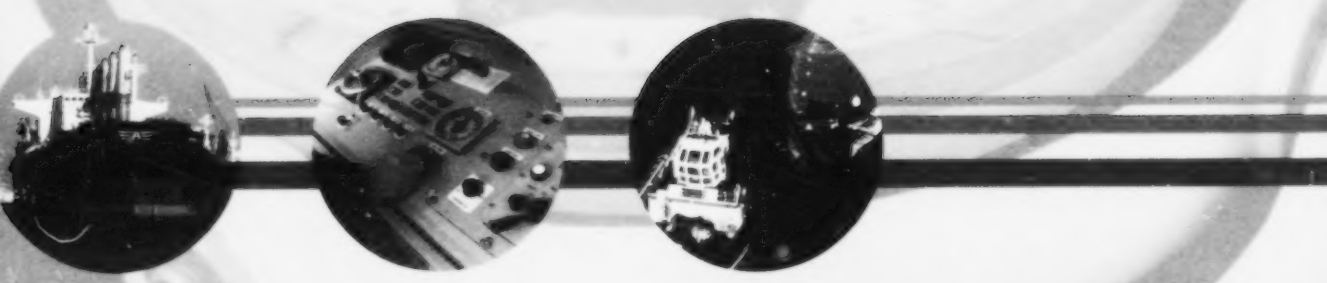
	Actual 2000	Actual 2001	Actual 2002	Actual 2003	Actual 2004	Budget 2005	Forecast 2005
Financial Results							
Revenues	$ 41,702	$ 40,290	$ 40,590	$ 43,760	$ 45,067	$ 46,510	$ 46,340
Expenses	$ 42,120	$ 40,851	$ 39,968	$ 42,047	$ 45,666	$ 46,130	$ 46,040
Net Income (Deficit)	($ 418)	($ 561)	$ 622	$ 1,713	($ 599)	$ 380	$ 300
Financial Position							
Current Assets	$ 6,185	$ 4,927	$ 5,675	$ 6,767	$ 5,860	$ 6,430	$ 6,790
Current Liabilities	$ 3,590	$ 3,428	$ 4,041	$ 4,621	$ 4,812	$ 4,200	$ 4,300
Working Capital	$ 2,595	$ 1,499	$ 1,634	$ 2,146	$ 1,048	$ 2,230	$ 2,490
Net Capital Assets	$ 621	$ 1,637	$ 3,548	$ 3,614	$ 3,462	$ 5,495	$ 5,490

OPERATING INDICATORS (ACTUAL)

Average Number of Pilots							
Coastal	104	106	101	100	99	100	100
Fraser River	8	8	8	9	11	10	10
Number of Assignments							
Coastal	13,256	12,037	11,194	11,393	11,527	11,550	11,600
Fraser River	1,329	1,398	1,461	1,559	1,475	1,400	1,470
Average Pilotage Revenue per Assignment (Actual $)							
Coastal	$ 2,238	$ 2,381	$ 2,518	$ 2,683	$ 2,727	$ 2,760	$ 2,747
Fraser River	$ 1,443	$ 1,428	$ 1,533	$ 1,664	$ 1,683	$ 1,800	$ 1,707

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

RAPPORT ANNUEL



Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Membres du conseil d'administration

M. MAURICE FELLIS
*Président**

M. R.G. BARLOW
Présidente-directeur général
Colley West Shipping Ltd.
*Membre**

M. KIM T. CHRISTENSEN
Membre

MME LORRAINE CUNNINGHAM
Présidente
Cunningham Group
*Membre**

CAPITAINE J.I. DAVIES
Pilote
Membre

CAPITAINE A.A. FLOTRE
Pilote
Membre

MME H. ANNE LIPPERT
Vice-présidente
Lippert Investments Ltd.
*Membre**

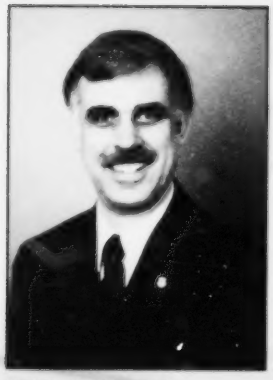
* *Indique un membre du Comité de vérification*

TOUTES LES PHOTOS ONT ÉTÉ GRACIEUSEMENT FOURNIES PAR DAVE BOELS

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Membres de la direction

DENNIS B. McLENNAN
Président-directeur général



KEVIN OBERMEYER
Vice-président
Opérations maritimes

BRUCE CHADWICK
Contrôleur

MICHAEL McGUIRE
Chef de la répartition

DAVID AVEY
Chef des opérations

DIANE STREET
Adjointe de direction

PAT VAN DEN BOSCH
Comptable

SITE WEB: www.ppa.gc.ca

OFFICES:

SIÈGE SOCIAL:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

Tel: 604.666.6771
Fax: 604.666.6093 Répartition
Fax: 604.666.1647 Administration
Internet: admins@ppa.gc.ca

BUREAUX DE REPARTITION:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Columbie-Britannique)
V8V 1A1

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES
Sandheads, au large de Steveston
Brotchie Ledge, au large de Victoria
Cape Beale, au large de Port Alberni
Triple Island, au large de Prince Rupert

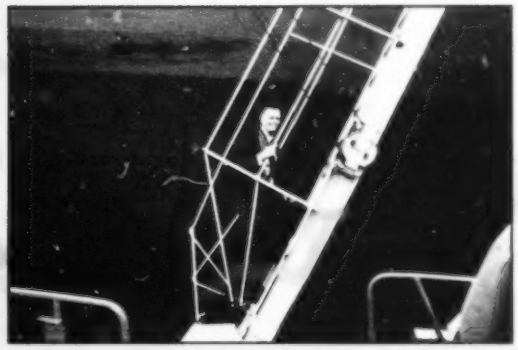
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Objectifs généraux

1. Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie Britannique et sur le fleuve Fraser.

2. Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3. Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.



4. Être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Valeurs de l'Administration

Ces valeurs sont les suivantes :

1. **Honnêteté et intégrité** – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions systématiquement les conséquences qu'il pourrait avoir pour toutes les personnes concernées. Nous agissons avec intégrité, ouverture et transparence et nous nous soutenons mutuellement.

2. **Relations positives entre les parties** – Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous œuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

3. **Qualité du service** – Nous nous efforçons d'exceller dans toutes nos activités en maintenant nos efforts de mise à jour, de perfectionnement et d'amélioration. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4. **Obligation de rendre des comptes et responsabilité** – Nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions à titre de personnes, de membres d'équipes et d'organisme. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à respecter nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs. Si notre engagement en faveur de l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous sommes prêts à mettre en place des améliorations et des changements positifs en travaillant à l'intérieur du système.

5. **Adaptabilité et innovation** – Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Valeurs de l'Administration

Ces valeurs sont les suivantes :

1. **Honnêteté et intégrité** – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions systématiquement les conséquences qu'il pourrait avoir pour toutes les personnes concernées. Nous agissons avec intégrité, ouverture et transparence et nous nous soutenons mutuellement.

2. **Relations positives entre les parties** – Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous œuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

3. **Qualité du service** – Nous nous efforçons d'exceller dans toutes nos activités en maintenant nos efforts de mise à jour, de perfectionnement et d'amélioration. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4. **Obligation de rendre des comptes et responsabilité** – Nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions à titre de personnes, de membres d'équipes et d'organisme. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à respecter nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs. Si notre engagement en faveur de l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous sommes prêts à mettre en place des améliorations et des changements positifs en travaillant à l'intérieur du système.

5. **Adaptabilité et innovation** – Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport du Président

L'honorable Jean Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports
Tour C, 29e étage, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Du point de vue du conseil d'administration de l'Administration de pilotage du Pacifique, l'année civile 2004 s'est avérée pleine de défis et de changements. Parmi eux, les plus importants ont été les difficultés financières causées par les retards dans l'approbation et dans la mise en œuvre du rajustement de nos tarifs, ainsi que le changement de gouvernance rendu nécessaire par les décisions prises par le Conseil du Trésor quant à l'amélioration de la transparence et à l'obligation de rendre des comptes de toutes les sociétés d'État.

Je suis heureux de confirmer que notre politique de prudence sur le plan financier a permis à l'Administration de remplir toutes ses obligations monétaires malgré un déficit de 599 000 $. C'est grâce aux modestes surplus prévus dans les années antérieures que l'Administration a pu réaliser ces prouesses tout en demeurant viable sur le plan financier, comme l'exige son mandat.

Comme nous l'a enjoint le Conseil du Trésor, nous avons apporté les changements exigés aux procédures de nomination à tout conseil d'administration d'une société d'État. Nous avons également créé un comité de nomination composé de représentants de l'industrie, des pilotes et du public. Par les années passées, l'industrie et les pilotes faisaient connaître leurs préférences directement au ministre, à qui revenaient les décisions en matière de nominations publiques. À ce jour, le comité a exercé ses responsabilités en s'assurant de préserver la structure du conseil et la représentation équilibrée de ses membres.

La planification stratégique est une des tâches auxquelles le conseil d'administration accorde le plus d'attention, et ses membres continuent d'examiner et de renouveler le plan chaque année afin de s'assurer que nous atteindrons nos buts et objectifs immédiats et futurs. Les secteurs essentiels comprennent les suivants : source et offre de candidats qualifiés à devenir pilotes, capacité et souplesse du système lui permettant de faire face au changement dans la taille et dans la conception des navires, changement dans la structure du commerce et nouvelles installations portuaires. De plus, le conseil d'administration surveille de très près les exigences en matière d'emprunts et de financement dans le cadre du programme de construction et de remplacement des vedettes pilotes, qui a été lancé après consultation de l'industrie et des pilotes.

Le conseil d'administration et ses différents comités travaillent en étroite collaboration avec les représentants de l'industrie et des associations de pilotes afin de s'assurer que l'Administration de pilotage du Pacifique offre un service répondant aux besoins de ses utilisateurs et respectant son mandat en vertu de la Loi. Je félicite les membres du conseil pour leur dévouement et pour la saine gestion publique qu'ils exercent; en leur nom, je tiens à remercier également le président de l'Administration et ses employés pour l'aide et la collaboration obtenues d'eux tout au long de l'année.

Le tout respectueusement soumis,

M. Fellis

Maurice Fellis
Président

Le 31 janvier 2005

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Le Président-directeur général

L'honorable Jean Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports
Tour C, 29e étage, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je soumets le rapport annuel de l'Administration de pilotage du Pacifique pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 2004.

La demande des services de l'Administration de pilotage du Pacifique a augmenté pour une deuxième année consécutive. Le nombre d'affectations côtières a connu cette année une hausse de 1,2 % pour atteindre 11 527, hausse qui a été en partie contrebalancée par une faible baisse du nombre des affectations effectuées sur le fleuve Fraser (1 475). Les tendances de la circulation et le volume des affectations de l'Administration demeurent très comparables d'une année à l'autre : l'augmentation nette enregistrée en 2004 par rapport à 2003 est de 50 affectations.

Le dossier de sécurité de l'Administration s'est également maintenu cette année : 99,9 % des sorties se sont déroulées sans incident. Notre dossier est le résultat de critères d'embauche rigoureux, des progrès effectués en matière de délivrance des brevets et du programme de formation continue mis en œuvre auprès des apprentis et des pilotes expérimentés. De plus, la formation sur modèles réduits avec pilote embarqué se donne désormais dans des installations en Pologne, ce qui nous a permis de réduire considérablement les coûts.

La stabilité du nombre des affectations a permis à l'Administration de gérer ses finances de telle façon qu'elle a pu absorber le petit déficit accusé cette année, soit 599 000 $. Ce déficit, qui correspond à 1,3 % des revenus, est attribuable en partie au retard qu'a subi le processus d'approbation des tarifs, ainsi qu'au fait qu'un arbitre des dernières offres a consenti un salaire plus élevé que prévu lors de la médiation d'une entente de services.

En 2004, l'Administration a poursuivi ses démarches dans plusieurs dossiers sur de nombreux autres fronts :

- Les gestionnaires de l'Administration et les groupes intéressés ont examiné les tarifs exigés. L'Administration attend d'obtenir les derniers commentaires de ces groupes.
- Un comité de la main-d'œuvre formé de représentants des fournisseurs de services et des gestionnaires de l'Administration a été créé pour étudier le calendrier de recrutement et de travail des pilotes.
- Quatre pilotes côtiers ont obtenu leur brevet en 2004, et quatre apprentis ont entrepris le programme de formation le 1er décembre.
- Deux pilotes du fleuve Fraser ont obtenu leur brevet en 2004.
- Un programme de remplacement des vedettes pilotes a été lancé en 2004. Ce plan vise à déterminer en quelle année chaque vedette devra être remplacée, ainsi qu'à trouver des possibilités d'amélioration de leur efficacité. Nous avons retenu les services d'un gestionnaire de projet qui procédera à la demande de proposition et supervisera le programme de construction.
- L'Administration a nommé des vérificateurs internes, ce qui permettra de renforcer encore davantage la gouvernance de l'organisme.

Étant donné la hausse de la demande de marchandises canadiennes et l'excellente situation des installations d'expédition de la côte ouest, nous sommes convaincus que la tendance à la hausse de la circulation se poursuivra en 2005. L'Administration demeure déterminée à desservir l'industrie et à collaborer avec tous les groupes intéressés, y compris les pilotes.

J'aimerais remercier le président et les membres du conseil d'administration, les gestionnaires, les employés et les fournisseurs de services qui ont contribué à notre réussite dans la dernière année.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Dennis B. McLennan
Président-directeur général

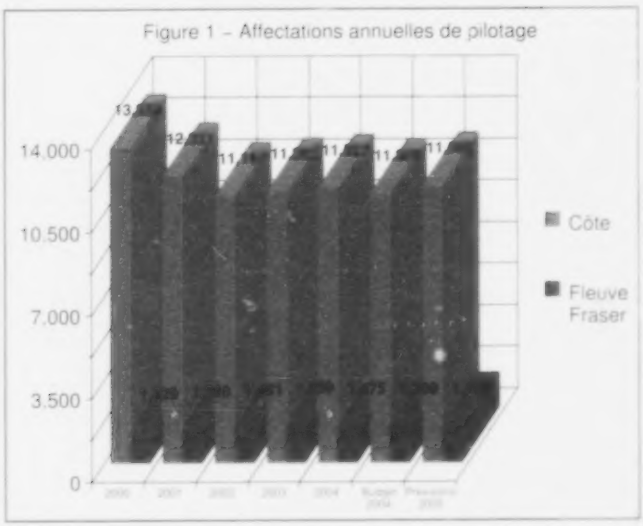
Le 15 février 2005

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

TRAFIC

Les tendances relatives au volume d'affectations effectuées par l'Administration demeurent très comparables d'une année à l'autre : il y a eu, au total, 50 affectations de pilotage de plus en 2004 qu'en 2003. La figure 1 montre que le nombre des affectations a augmenté de 134 (1 %) sur la côte, tandis qu'il a diminué de 84 (5 %) sur le fleuve Fraser. Ces variations sont principalement attribuables au fait qu'un service hebdomadaire de transport par conteneurs a déménagé son port d'attache à un autre lieu de la zone réglementée par l'Administration.



L'Administration répartit les affectations en quatre secteurs principaux :

- Port de Vancouver
- Île de Vancouver
- Nord
- Fleuve Fraser

Le port de Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, constitue le centre le plus achalandé; il a été cette année le lieu de 65 % de toutes les affectations effectuées sur la côte par l'Administration (comparé à 66 % en 2003).

Le tonnage total de produits ayant transité par le port dans la dernière année était de 11 % plus élevé que l'année précédente, en particulier en raison de la forte hausse de la demande provenant de la Chine et d'autres économies asiatiques. En fait, les envois de souffre, de potasse et de conteneurs ont tous atteint des niveaux records cette année. La tendance devrait se poursuivre : le port prévoit que le volume de conteneurs envoyés triplera d'ici 2020.

L'industrie des croisières touristiques faisant escale à Vancouver a affiché une légère baisse du nombre de passagers payants, mais le nombre annuel d'affectations de pilotage est demeuré comparable à celui de l'année précédente. Les tendances du trafic des navires de croisière ont changé quelque peu dans les dernières années; le nombre d'escales a augmenté dans des ports tels que ceux de Victoria et de Prince Rupert.

L'île de Vancouver a pesé pour 12 % de toutes les affectations de pilotage effectuées sur la côte par l'Administration en 2004 (par rapport à 10 % en 2003). Cette hausse est surtout attribuable au nombre de navires de croisière qui font escale à la pointe Ogden (Victoria) en route vers l'Alaska. Il s'agit d'une très bonne nouvelle pour ce secteur, qui depuis de nombreuses années dépendait principalement de l'industrie forestière.

Le secteur du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a été le lieu de 8 % de toutes les affectations côtières en 2004 (par rapport à 7 % l'année précédente). Cette hausse de 1 %, soit 90 affectations de pilotage, est attribuable en partie à l'augmentation du trafic des navires de croisière au port de Prince Rupert. En effet, le port a ouvert un nouveau terminal en 2004, qui devrait servir d'escale à un nombre grandissant de navires cette année. Le terminal céréalier de l'île Ridley a lui aussi connu une forte hausse de la circulation pendant l'année. Toutefois, le déclin du trafic à Kitimat et l'absence de croissance à Stewart ont quelque peu contrebalancé ces gains.

En 2004, le nombre d'affectations effectuées sur le fleuve Fraser a diminué légèrement par rapport au record enregistré en 2003. Étant donné que les sorties sur le fleuve nécessitent également les services d'un pilote côtier, 1 379 affectations y ont été effectuées, soit 12 % de toutes les affectations côtières (par rapport à 13 % l'an dernier). De plus, onze pilotes employés par l'Administration ont effectué 1 475 affectations dans le secteur, ce qui témoigne du nombre élevé de porte-conteneurs et de navires transportant des voitures qui utilisent les installations du fleuve Fraser.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

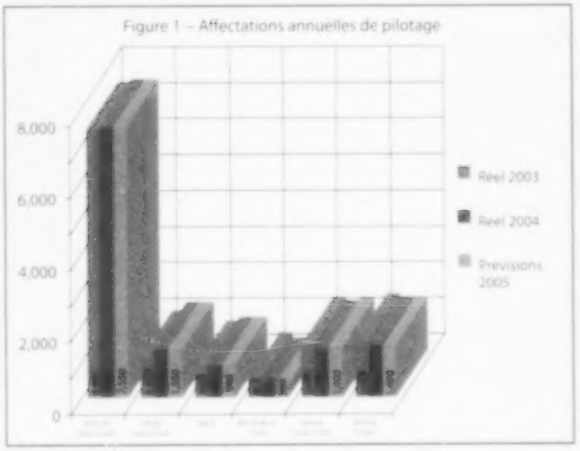
TRAFIC

L'Administration produit chaque année des prévisions du trafic par secteur, mais aussi par port et par terminal. Cela lui permet d'établir, après avoir consulté les clients et les exploitants des ports et des terminaux, des projections sur les tendances du trafic par produit et par secteur. L'Administration fait part de ces renseignements à l'industrie et aux pilotes, sur demande.

L'Administration continue de surveiller tous les plans d'agrandissement des terminaux et l'incidence qu'ils risquent d'avoir sur les services de pilotage. Ainsi, elle a pris note de l'aménagement prévu d'un nouveau quai à conteneurs à Prince Rupert et des plans d'augmentation de la capacité du port de Vancouver, y compris Deltaport. De plus, de nouvelles grues seront livrées à un terminal important du fleuve Fraser au cours du premier trimestre de 2005.

La figure 2 montre le nombre d'affectations annuelles par secteur et comprend les prévisions pour 2005. L'Administration prévoit que le nombre d'affectations côtières atteindra 11 600, niveau comparable à celui de 2004 (11 527). Pour ce qui est du fleuve Fraser, le nombre d'affectations devrait être de 1 470, soit pratiquement le même nombre qu'en 2004 (1 475).

Figure 1 – Affectations annuelles de pilotage



RÉSULTATS FINANCIERS

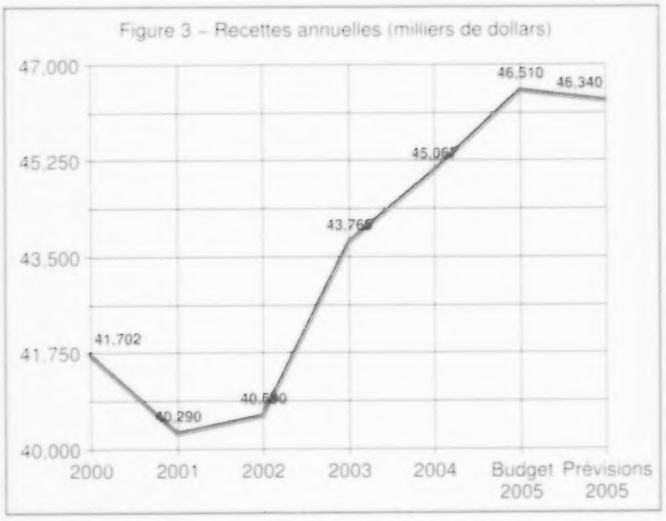
Grâce au caractère prévisible des tendances du trafic, l'Administration veut prévoir et obtenir des recettes et des dépenses annuelles lui permettant d'arriver à un résultat semblable d'année en année. L'année 2004 n'a pas fait exception; avec des recettes de 45,07 millions de dollars et des dépenses totales de 45,7 millions de dollars, l'organisme a affiché un petit déficit de 599 000 $.

Sont compris dans les recettes de l'année 653 000 $ de droits de remplacement des vedettes pilotes, frais de 80 $ par embarquement qui doivent servir à financer le programme de construction de ces vedettes. Mis en place avec l'accord de l'industrie, ce droit continuera d'être exigé jusqu'à ce que le programme de construction des vedettes soit terminé. En tout, l'Administration a recueilli 2,15 millions de dollars grâce à ce droit depuis sa mise en vigueur, le 1er mai 2001.

Toujours en ce qui concerne les recettes, le rajustement des tarifs demandé par l'Administration, que l'on espérait appliquer le 1er janvier 2004, n'a été mis en œuvre que le 22 avril 2004. Ce retard dans le processus d'approbation à Ottawa a entraîné un manque à gagner de 400 000 $ pour l'année.

Dans le cadre des négociations entourant la signature d'un nouveau contrat, l'Administration et les pilotes côtiers ont participé à un processus d'arbitrage des propositions finales qui a mené à la prise d'une décision par un arbitre en janvier 2004. Le pourcentage imposé dans le règlement final a rehaussé considérablement les coûts de fonctionnement de l'Administration par rapport à ce qui avait été prévu au budget. De plus, durant l'année, l'Administration a encouru au total 450 000 $ de dépenses de formation des apprentis pilotes. En effet, quatre apprentis ont entrepris leur formation en février 2004 et ont été brevetés en septembre de la même année. Quatre autres ont commencé leur apprentissage en décembre 2004 et seront brevetés en 2005. Les coûts de formation des pilotes expérimentés se sont élevés à 490 000 $, ce qui comprend les cours de manœuvre de navires et l'entraînement sur simulateur pour un total de 43 pilotes. Les dépenses dans toutes les autres catégories sont demeurées très comparables à celles de l'année précédente.

Figure 3 – Recettes annuelles (milliers de dollars)

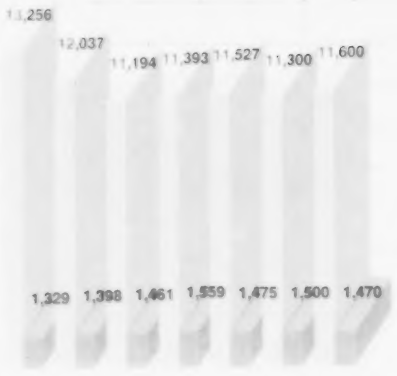


ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

TRAFIC

Figure 1 – Affectations annuelles de pilotage



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

TRAFIC

FAITS FINANCIERS

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

RÉSULTATS FINANCIERS

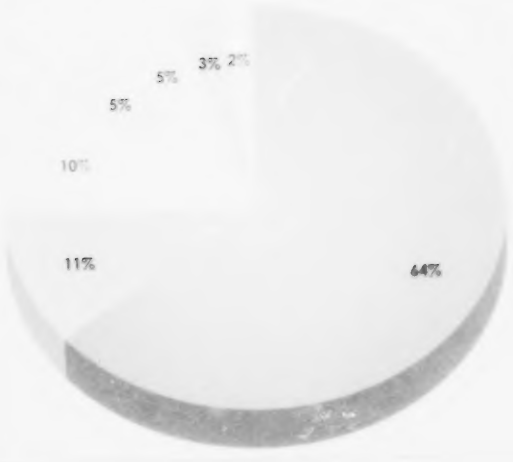
La figure 4 donne le détail des recettes et des dépenses par principales catégories, concepts, les données indiquées dans le budget de 2005 et les prévisions pour l'année.

FIGURE 4

	Réel 2004	Budget 2004	Écart par rapport au budget	Budget 2005	Prévisions 2005
Catégories de recettes (milliers de dollars)					
Droits de pilotage	31 432 $	29 940 $	1 492 $	31 000 $	31 000 $
Droits de permis	2 482 $	2 520 $	(38) $	2 500 $	2 500 $
Intérêts	3 169 $	3 150 $	19 $	3 000 $	3 000 $
Autres revenus	5 281 $	5 560 $	(279) $	5 312 $	5 000 $
Droits pour la corporation des pilotes fluviaux	653 $	770 $	(117) $	500 $	500 $
Autres recettes	110 $	50 $	60 $	50 $	50 $
Total des recettes	45 067 $	43 990 $	1 077 $	42 362 $	42 050 $
Catégories de dépenses (milliers de dollars)					
Salaires et avantages sociaux	29 018 $	26 530 $	2 488 $	27 000 $	27 000 $
Frais d'exploitation des navires pilotes	5 210 $	4 940 $	270 $	5 000 $	4 500 $
Déplacements et transports des pilotes	4 540 $	4 610 $	(70) $	4 500 $	4 500 $
Salaires et avantages sociaux des pilotes fluviaux	2 393 $	2 355 $	38 $	2 400 $	2 400 $
Salaires et avantages sociaux du personnel	2 301 $	2 340 $	(39) $	2 350 $	2 350 $
Autres dépenses	1 259 $	1 390 $	(131) $	1 500 $	1 500 $
Formation du personnel	946 $	750 $	196 $	1 000 $	1 000 $
Total des dépenses	45 666 $	42 915 $			
Excédent (déficit) net	(599 $)	1 075 $	(1 674) $	(488) $	(800) $

L'Administration a enregistré un excédent de 2,5 % de l'ensemble de ses recettes en fin d'année 2004. Cet excédent est légèrement supérieur aux prévisions actuelles du réel) elle prévoit réaliser en 2005 un petit excédent de seulement 5 % par rapport aux dépenses à l'exercice visé, du budget de 2005, une somme

Figure 5 – Catégories de dépenses en pourcentage



La figure 5 donne le pourcentage des principales catégories de dépenses de l'Administration pour 2004.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

RÉSULTATS FINANCIERS

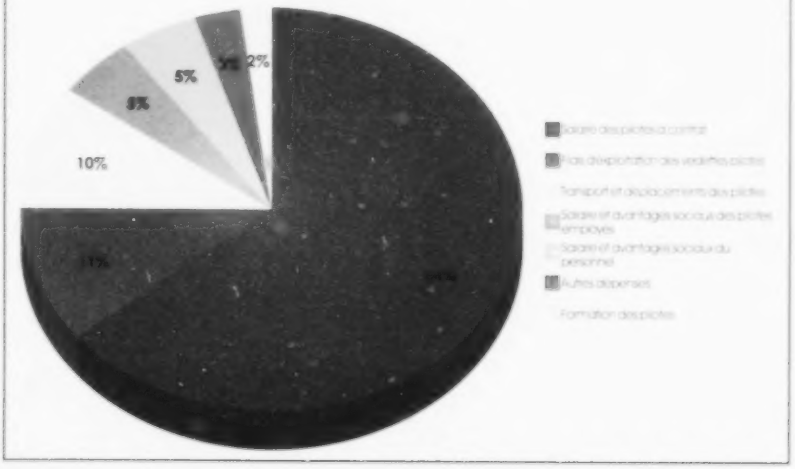
La figure 4 donne le détail des recettes et des dépenses par principales catégories, ainsi que les données indiquées dans le budget de 2005 et les prévisions pour l'année.

FIGURE 4

Catégories de recettes (milliers de dollars)	Réel 2004	Budget 2004	Écart par rapport au budget	Budget 2005	Prévisions 2005
Pilotage côtier	31 432 $	29 940 $	1 492 $	31 880 $	31 860 $
Pilotage fluvial	2 482 $	2 520 $	(38 $)	2 520 $	2 510 $
Transport	5 109 $	5 150 $	(41 $)	5 580 $	5 560 $
Vedettes pilotes	5 281 $	5 560 $	(279 $)	5 520 $	5 500 $
Droit pour le remplacement des vedettes pilotes	653 $	770 $	(117 $)	960 $	860 $
Autres recettes	110 $	50 $	60 $	50 $	50 $
Total des recettes	45 067 $	43 990 $	1 077 $	46 510 $	46 340 $
Catégories de dépenses (milliers de dollars)					
Salaires des pilotes à contrat	29 018 $	26 530 $	(2 488 $)	29 060 $	29 070 $
Frais d'exploitation des vedettes pilotes	5 210 $	4 940 $	(270 $)	5 530 $	5 480 $
Déplacements et transport des pilotes	4 540 $	4 610 $	70 $	4 760 $	4 760 $
Salaires et avantages sociaux des pilotes employés	2 393 $	2 355 $	(38 $)	2 330 $	2 330 $
Salaires et avantages sociaux du personnel	2 300 $	2 340 $	40 $	2 370 $	2 370 $
Autres dépenses	1 259 $	1 390 $	131 $	1 410 $	1 330 $
Formation des pilotes	946 $	750 $	(196 $)	670 $	700 $
Total des dépenses	45 666 $	42 915 $	(2 751 $)	46 130 $	46 040 $
Excédent (déficit) net	(599 $)	1 075 $	(1 674 $)	380 $	300 $

L'Administration a obtenu un rajustement de 3,5 % de l'ensemble de ses tarifs au 1er janvier 2005. En se fiant à ce rajustement et aux prévisions actuelles du trafic, elle prévoit réaliser en 2005 un petit excédent de 300 000 $, ce qui est très comparable à l'excédent prévu dans la version finale du budget de 2005, soit 380 000 $.

Figure 5 - Catégories de dépenses réelles en 2004



La figure 5 montre les principales catégories de dépenses de l'Administration pour 2004.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

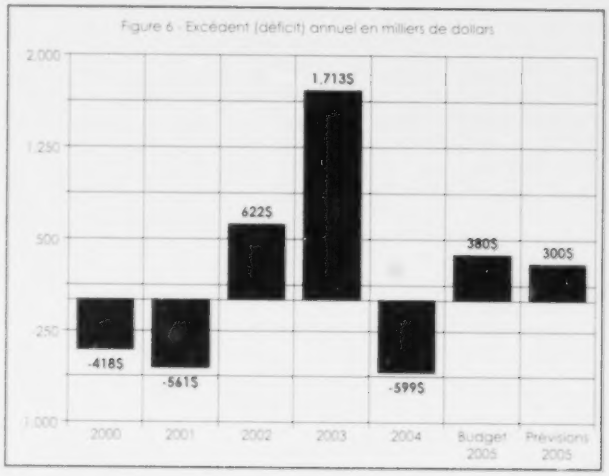
Aperçu - 2004

RÉSULTATS FINANCIERS

La figure 6 illustre l'excédent ou le déficit réalisé annuellement, ainsi que les données du budget de 2005 et les prévisions pour l'année. On constate que ces résultats représentent chaque année entre 1 et 2 % des recettes annuelles. L'Administration a adopté une stratégie visant à établir un budget et des rajustements des tarifs lui permettant de continuer d'afficher chaque année un faible excédent. Le fait que cet excédent annuel se situe dans cette fourchette constitue toutefois un inconvénient, puisque l'organisme est toujours susceptible de subir les effets d'importantes irrégularités dans le trafic ou d'autres modifications des coûts qu'elle ne peut ni prévoir, ni contrôler.

Nous tenons à rappeler que depuis sa création, en 1972, l'Administration a toujours été viable sur le plan financier; elle gère ses finances de manière à le demeurer.

Figure 6 - Excédent (déficit) annuel en milliers de dollars



RÉALISATIONS SUR LE PLAN OPÉRATIONNEL EN 2004

- Deux apprentis pilotes du fleuve Fraser ont été brevetés en 2004, ce qui a fait passer le nombre de pilotes employés par l'Administration à onze.

- Une vérification des connaissances des pilotes côtiers a été effectuée en mai 2004. L'Administration voulait ainsi s'assurer que ces pilotes possèdent des connaissances pertinentes et à jour de toutes les régions côtières qu'elle dessert.

- La station d'embarquement saisonnière de l'île Pine a été en activité pour une huitième année; elle a desservi 310 navires à l'été 2004 (comparé à 307 en 2003). Cette station est utilisée principalement par l'industrie des croisières touristiques, qui bénéficie ainsi de plus de souplesse dans le choix de ses itinéraires lors du passage de ses navires dans nos eaux.

- La formation des pilotes expérimentés s'est poursuivie; quinze d'entre eux ont suivi un cours intensif de manœuvre de navires, et seize autres devraient suivre ce cours en 2005. Il est à noter que l'Administration a établi un contrat avec une nouvelle installation située en Pologne, qui offre de meilleurs tarifs pour une formation répondant aux mêmes normes élevées de qualité.

- Un total de 28 pilotes ont reçu un entrainement sur simulateur au Star Centre, en Floride. De ce nombre, 8 ont reçu une formation sur le système de propulsion Azipod. Les 20 autres ont reçu une formation sur les systèmes de passerelle intégrés, formation qui se poursuivra dans les prochaines années jusqu'à ce que tous les pilotes aient suivi ce cours.

- Les routes de navigation dans le détroit de Haro ont été étudiées par un comité formé de membres de l'Administration, de pilotes, de représentants de Transports Canada et de membres de divers groupes d'utilisateurs. Des recommandations ont été présentées par écrit au sous-comité de l'Organisation maritime internationale, qui a approuvé leur mise en œuvre, prévue pour 2005.

- Un plan détaillé de remplacement des vedettes pilotes a été approuvé au cours de l'année par le conseil d'administration de l'Administration. Ce plan porte sur une période de 25 ans et donne l'année précise de remplacement de chaque vedette, en plus de traiter des possibilités d'amélioration de leur efficacité.

- Le 16 décembre 2004, un gestionnaire de projet a été nommé pour superviser le programme de remplacement des vedettes pilotes, en particulier les aspects suivants : demandes de propositions, évaluation des candidatures, évaluation des chantiers navals et construction (qui devrait commencer en 2005).

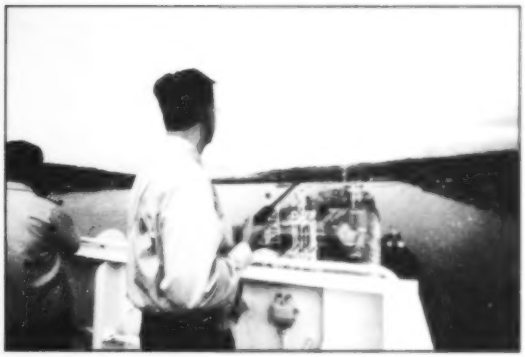
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

RÉALISATIONS SUR LE PLAN OPÉRATIONNEL EN 2004

- Le comité d'examen sur la sécurité et l'exploitation du conseil d'administration a préparé un dépliant à l'intention des capitaines dans le but d'améliorer les connaissances qu'ont ces derniers des exigences en matière de pilotage dans les zones de pilotage obligatoire.

- Le tarif exigé par l'Administration a fait l'objet d'une étude approfondie au cours de l'année. Un comité présidé par la direction de l'Administration et comprenant des pilotes et des membres de l'industrie a présenté ses recommandations au conseil d'administration.



- À Prince Rupert, l'Administration a signé une entente visant à partager le bassin de main-d'œuvre d'une entreprise maritime de la région. Cela devrait permettre à l'Administration de s'assurer de toujours bénéficier d'équipages bien formés pour ses vedettes pilotes afin de compléter et de soutenir la main-d'œuvre dont elle dispose actuellement dans la communauté.

- L'Administration a reçu l'approbation financière des niveaux d'emprunt nécessaires au financement du nouveau programme de construction des vedettes pilotes. Ces approbations ont été données par le ministre des Finances en décembre 2004, dans le cadre de la soumission du Plan d'entreprise 2005.

- L'Administration a nommé des vérificateurs internes qui aideront à renforcer davantage le processus de gouvernance de l'organisme du conseil d'administration.

- À la demande de l'industrie, le temps de réservation des services d'un pilote pour une affectation à la baie English a été réduit d'une heure.

BASSIN DE PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2004

L'Administration a breveté quatre pilotes côtiers en 2004 et en a enrôlé quatre autres dans le programme d'apprentissage le 1er décembre 2004.

Le 31 décembre 2004, deux candidats se trouvaient sur la liste d'admissibilité. Ils ont passé l'examen de pilotage et attendent une vacance pour entreprendre le programme d'apprentissage de pilote côtier.

En février 2004, l'Administration a reçu 26 manifestations d'intérêt de la part de personnes intéressées à obtenir de l'information sur l'examen. De ce nombre, 16 personnes ont passé l'examen de pilote côtier en octobre 2004.

L'Administration a également tenu un programme de familiarisation à l'intention des candidats et des candidates intéressés. Ce programme (présentement complet) est limité à 20 participants, qui obtiennent de l'information supplémentaire sur l'ensemble de la côte.

L'Administration continuera de publier un compte rendu annuel sur son bassin de pilotes qualifiés.

CONSULTATION RÉGULIÈRE DES PARTIES INTÉRESSÉES

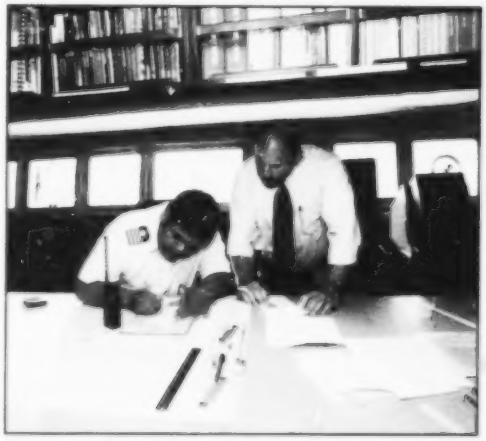
L'équipe de direction de l'Administration poursuit son programme de visites annuelles aux organismes; elle a rencontré cette année 20 % des organismes actifs.

Le conseil d'administration continue de visiter régulièrement les principaux ports et de rencontrer leurs exploitants. En octobre 2004, une rencontre conjointe a eu lieu avec les exploitants des ports de Nanaimo et d'Alberni.

L'équipe de direction de l'Administration rencontre toujours sur une base régulière des représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC). Cette année, une demande de modification du tarif a été publiée dans la *Gazette du Canada* après avoir reçu l'appui de la CSBC.

Le vice-président des opérations maritimes de l'Administration assiste régulièrement, à titre d'invité, aux réunions sur le pilotage et la navigation de la CSBC. Cela permet aux deux parties de résoudre des problèmes éventuels dès qu'ils sont soulevés.

L'Administration est toujours membre actif du Conseil consultatif du transport de l'Ouest et de la Northwest Corridor Development Corporation.



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Aperçu - 2004

INCIDENTS

Les enquêtes effectuées par l'Administration lorsque des incidents ou des accidents se produisent sont réparties en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque suffisamment de renseignements ont été recueillis pour pouvoir évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité; cette évaluation peut nécessiter de se rendre sur place ou de mener des entrevues.

Enquêtes de catégorie "A"

Enquêtes fort susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont très importantes.

Enquêtes de catégorie "B"

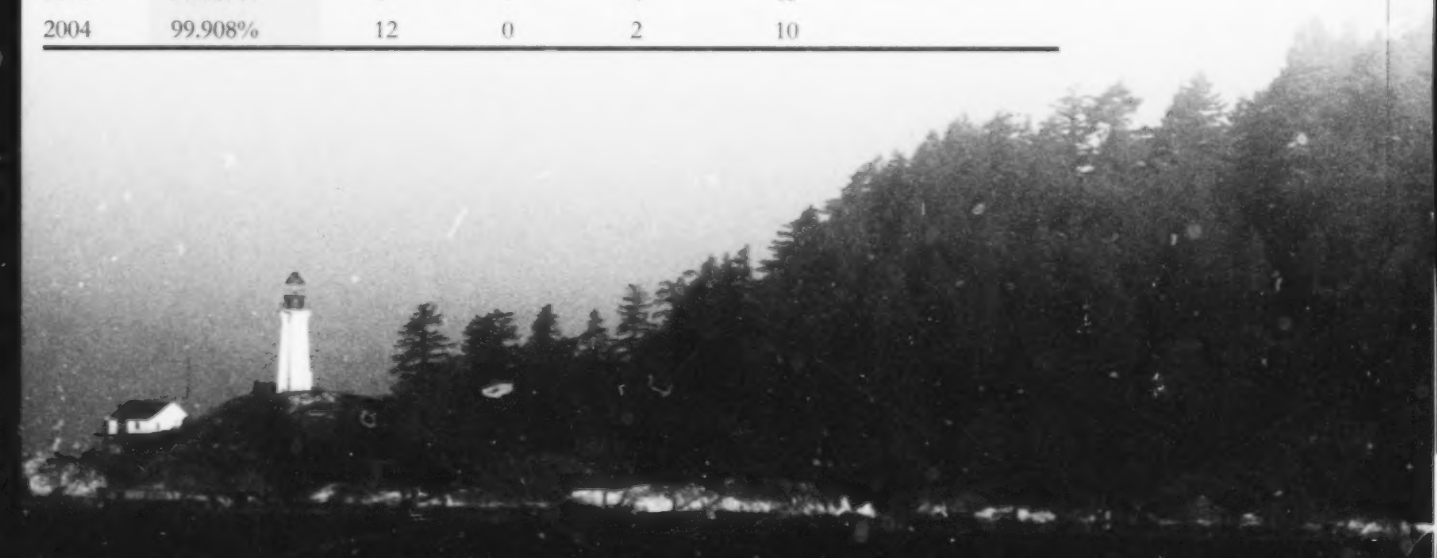
Enquêtes moyennement susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes.

Enquêtes de catégorie "C"

Enquêtes peu susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées.

La figure 7 montre le nombre réel d'incidents enregistrés par l'Administration dans les cinq dernières années.

Année	Affectations sans incidents	Incidents	Classe A	Classe B	Classe C
2000	99.897%	15	0	1	14
2001	99.926%	10	0	0	10
2002	99.921%	10	0	0	10
2003	99.869%	17	0	4	13
2004	99.908%	12	0	2	10



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Responsabilité de la Direction

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, en se fondant sur les meilleures estimations possibles et en faisant preuve d'un jugement éclairé, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, soit la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de délivrer un rapport sur ces états financiers.

Le président-directeur général, *Le contrôleur,*

D. B. McLennan
Le 28 janvier 2005

B. D. Chadwick

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport du Vérificateur

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2004 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Roger Simpson, CA
directeur principal

Vancouver, Canada
Le 28 janvier 2005

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Bilan

au 31 décembre
(en milliers)

ACTIF	2004	2003
À court terme		
Trésorerie	2 326 $	3 103 $
Débiteurs	3 453	3 597
Charges payées d'avance	81	67
	5 860	6 767
À long terme		
Placements à long terme (note 4)	1 695	1 271
Immobilisations corporelles (note 5)	3 462	3 614
	5 157	4 885
	11 017 $	**11 652 $**
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	4 544 $	4 368 $
Tranche à court terme du prêt bancaire (note 6)	268	253
	4 812	4 621
À long terme		
Prêt bancaire (note 6)	70	338
Indemnités de départ (note 8)	1 037	996
	5 919	5 955
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	806	806
Bénéfices non répartis	4 292	4 891
	5 098	5 697
	11 017 $	**11 652 $**

Engagements (note 10)

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Un membre, Un membre,

État des résultats et des bénéfices non répartis

de l'exercice terminé le 31 décembre
(en milliers)

	2004	2003
Produits		
Droits de pilotage	44 957 $	43 648 $
Intérêts et autres produits	110	112
	45 067	43 760
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	29 018	26 130
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	5 210	5 162
Transport et déplacements	4 540	4 605
Salaires et avantages sociaux des pilotes	2 393	2 406
Salaires et avantages sociaux du personnel	2 300	2 222
Formation des pilotes	946	399
Services professionnels et spéciaux	393	362
Amortissement	213	158
Locations	181	166
Services publics, fournitures et approvisionnements	175	148
Services informatiques	140	110
Communications	66	78
Réparations et entretien	64	50
Frais d'intérêt	27	51
	45 666	42 047
Excédent (déficit) net de l'exercice	(599)	1 713
Bénéfices non répartis, début de l'exercice	4 891	3 178
Bénéfices non répartis, fin de l'exercice	4 292 $	4 891 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre
(en milliers)

	2004	2003
Activités d'exploitation		
Excédent (déficit) net de l'exercice	(599) $	1 713 $
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	213	158
Indemnités de départ	41	55
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse	306	505
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**(39)**	**2 431**
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(61)	(224)
Placements	(2 778)	(1 681)
Produits de la cession de placements	2 354	1 136
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(485)**	**(769)**
Activités de financement		
Remboursement de prêts bancaires	(253)	(731)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(253)**	**(731)**
(Diminution) augmentation de la trésorerie	**(777)**	**931**
Trésorerie au début de l'exercice	3 103	2 172
Trésorerie à la fin de l'exercice	**2 326 $**	**3 103 $**
Représentée par :		
Encaisse	110	1 028
Placements à court terme	2 216	2 075
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés	27 $	51 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2004

1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* dispose aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des pilotes à l'emploi de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie représentent les placements à court terme très liquides; ils sont comptabilisés au moindre du coût ou de la valeur du marché.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et se fonde sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants :

Bâtiments	20 ans
Bateaux-pilotes	25 ans
Matériel	
– communication et autre	10 ans
– informatique	3 ans
Améliorations locatives	10 ans ou la durée du bail restante

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces paiements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont constituées par les employés. La direction établit l'obligation au titre des prestations constituées à l'aide d'une méthode fondée sur des hypothèses et ses meilleures estimations. Le passif est fondé sur l'hypothèse selon laquelle tous les employés ne quitteront pas l'Administration volontairement avant d'avoir accumulé dix années de service.

Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles transférées du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût total pris en charge par l'employeur. Ce montant se fonde actuellement sur un multiple des cotisations exigées des employés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du régime. Ces cotisations représentent les obligations totales de l'Administration et elles sont passées en charges dans l'exercice où les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue à l'heure actuelle d'aider à combler un déficit actuariel que pourrait afficher le Régime de retraite de la fonction publique.

Placements

L'objectif de la politique de placements à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations du gouvernement du Canada.

La valeur comptable des placements, qui sont composés d'obligations, correspond au coût, après l'amortissement des primes et des escomptes sur achat. Leur valeur marchande correspond au cours du marché à la fin de l'exercice. Les profits et les pertes sur la vente des placements sont constatés au cours de l'exercice où ils se produisent.

Recours aux estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers ainsi que sur les montants déclarés des produits et des charges pendant l'exercice visé. L'application de ces principes a surtout une incidence sur les indemnités de départ des employés. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

3. INSTRUMENTS FINANCIERS

L'Administration place ses fonds dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Étant donné leur nature à court terme, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer ont une valeur comptable qui correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client particulier.

4. PLACEMENTS À LONG TERME

	2004		2003	
	Valeur comptable	Valeur marchande	Valeur comptable	Valeur marchande
	(en milliers)		(en milliers)	
Obligations du Gouvernement du Canada	1 186 $	1 224 $	613 $	634 $
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	460	472	385	399
Obligations de la Société canadienne d'hypothèques et de logement	49	51	273	286
	1 695 $	1 747 $	1 271 $	1 319 $

Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices. Les variations des taux d'intérêt peuvent influer sur la valeur marchande de ces placements. Le rendement réel de ces placements a été de 4,20 % au cours de l'exercice (4,51 % en 2003).

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2004			2003		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
		(en milliers)			(en milliers)	
Bâtiments	275 $	161 $	114 $	275 $	142 $	133 $
Bateaux-pilotes	4 728	1 465	3 263	4 723	1 311	3 412
Matériel - communication et autre	698	681	17	698	666	32
- informatique	284	275	9	271	265	6
Améliorations locatives	97	38	59	54	23	31
	6 082 $	2 620 $	3 462 $	6 021 $	2 407 $	3 614 $

6. PRÊT BANCAIRE

L'Administration a obtenu en mars 2002 un prêt à taux fixe de 1,0 million de dollars pour financer la construction d'un bateau-pilote. Ce prêt vient à échéance en 2006 et le taux d'intérêt est de 5,87 %. Les remboursements du principal sont calculés sur une période d'amortissement de 4 ans. En 2004, l'Administration a effectué des remboursements du principal totalisant 253 170 $.

	2004	2003
	337 932 $	591 102 $
Moins la tranche à court terme	(268 436)	(253 170)
	69 496 $	337 932 $

Le prêt n'est pas garanti, mais l'Administration s'est engagée à ne pas donner d'actifs en garantie à d'autres parties.

Au 31 décembre 2004, les remboursements du principal sur ce prêt au cours des exercices ultérieurs s'établissent comme suit :

2005	268 436 $
2006	69 496
	337 932 $

L'Administration a aussi une facilité de crédit maximale de un million de dollars portant intérêt à un taux équivalent au taux préférentiel annuel de la banque. La facilité de crédit n'avait pas été utilisée à la date de fin d'exercice. La facilité de crédit peut être utilisée au besoin par l'Administration. Elle ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

7. RÉGIME DE RETRAITE

Le Régime de retraite de la fonction publique oblige l'Administration à y contribuer. Le Régime procure des avantages en fonction des années de service et de la rémunération moyenne en date de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées afin de correspondre à la hausse de l'indice des prix à la consommation. L'Administration contribue 2,14 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 105 900 $ (2003 - 100 100 $), l'employeur doit verser 7,90 $ (2003 - 15 $) pour chaque dollar versé par l'employé. Voici les cotisations versées au Régime au cours de l'exercice :

	2004 (en milliers)	2003 (en milliers)
Administration	657 $	911 $
Employés	270	250
	927 $	1 161 $

8. INDEMNITÉS DE DÉPART

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Ce régime n'étant pas provisionné, il ne détient aucun actif. Cela entraine donc un déficit égal à l'obligation au titre des prestations constituées. Voici l'information, évaluée à la date du bilan, à propos de ce régime :

	2004 (en milliers)	2003 (en milliers)
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	1 132 $	1 071 $
Coût pour l'exercice	113	107
Indemnités versées au cours de l'exercice	(11)	(46)
Obligation au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	1 234 $	1 132 $
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs et charges à payer)	197 $	136 $
Tranche à long terme	1 037	996
	1 234 $	1 132 $

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. L'Administration n'a pas conclu d'opérations avec des parties liées au cours de l'exercice.

10. ENGAGEMENTS

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 82 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une part proportionnelle des frais annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 49 000 $ pour 2005.

11. RECLASSEMENT DES CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certains chiffres de l'exercice 2003 ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers de 2004.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Résumé financier historique

(milliers de dollars)

	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Réel 2003	Réel 2004	Budget 2005	Prévisions 2005
Résultats financiers							
Recettes	41 702 $	40 290 $	40 590 $	43 760 $	45 067 $	46 510 $	46 340 $
Dépenses	42 120 $	40 851 $	39 968 $	42 047 $	45 666 $	46 130 $	46 040 $
Excédent (déficit) net	(418 $)	(561 $)	622 $	1 713 $	(599$)	380 $	300 $
Situation financière							
Actif à court terme	6 185 $	4 927 $	5 675 $	6 767 $	5 860 $	6 430 $	6 790 $
Passif à court terme	3 590 $	3 428 $	4 041 $	4 621 $	4 812 $	4 200 $	4 300 $
Fonds de roulement	2 595 $	1 499 $	1 634 $	2 146 $	1 048 $	2 230 $	2 490 $
Immobilisations – montant net	621 $	1 637 $	3 548 $	3 614 $	3 462 $	5 495 $	5 490 $

INDICATEURS OPÉRATIONNELS (RÉELS)

Nombre moyen de pilotes							
Côte	104	106	101	100	99	100	100
Fleuve Fraser	8	8	8	9	11	10	10
Nombre d'affectations							
Côte	13 256	12 037	11 194	11 393	11 527	11 550	11 600
Fleuve Fraser	1 329	1 398	1 461	1 559	1 475	1 400	1 470
Revenu de pilotage moyen par affectation (montant réel)							
Côte	2 238 $	2 381 $	2 518 $	2 683 $	2 727 $	2 760 $	2 747 $
Fleuve Fraser	1 443 $	1 428 $	1 533 $	1 664 $	1 683 $	1 800 $	1 707 $